

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

07/2022



Warszawski Transport Publiczny

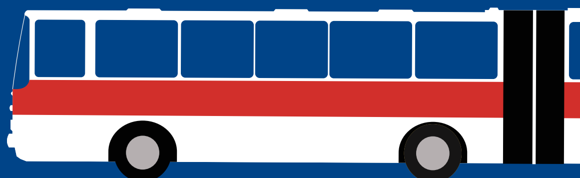


Bilet w komórce

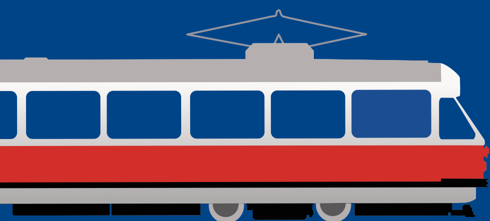
Warszawskie Linie Turystyczne



SEZON 2022
1 maja - 25 września
ZAPRASZAMY



ZABYTKOWE AUTOBUSY LINII 100 I 51



ZABYTKOWE TRAMWAJE LINII 36 I T



PROMY PRZEZ WISŁĘ



PIASECZYŃSKA KOLEJKA WĄSKOTOROWA



STATEK DO SEROCKA





ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący: Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny: Łukasz Majchrzyk, Leszek Peczyński, Magdalena Potocka

Opracowanie graficzne, skład i łamanie: Agnieszka Buszka

Prenumerata: wtp.waw.pl (zakładka iZTM) www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Telefon komórkowy małe centrum zarządzania codziennymi sprawami – rozmowa telefoniczna to dziś właściwe dodatek do wielu innych funkcji telefonu. Smartfon „prowadzi” kalendarz, steruje żaluzjami w domu albo lodówką, wyświetla filmy, odtwarza muzykę i jest podręcznym sklepem. Długo by wymieniać co dziś można zrobić za pośrednictwem tego urządzenia. Oczywiście pomaga także w korzystaniu z Warszawskiego Transportu Publicznego – możemy sprawdzić rozkład, wyszukać połączenie, zobaczyć gdzie aktualnie jest autobus czy tramwaj na który czekamy itd. W smartfonie można mieć także bilet – dostępnych jest sześć komercyjnych aplikacji sprzedających bilety jednorazowe i czasowe. W zeszłym roku wprowadziliśmy kilka udogodnień – m.in. kupowanie biletów „na zapas”, bo są one w wirtualnym portfelu i kasujemy tylko ten, który akurat jest nam potrzebny. Teraz doszła możliwość kupowania biletów długookresowych czyli 30 i 90 dniowych. Wspólnie z miejskimi informatykami przygotowaliśmy taki moduł w nowej aplikacji mobiWawa. Aplikacja to mobilna „odnoga” portalu MojaWarszawa, w którym można załatwić wiele urzędowych czynności – aplikacja będzie rozwijana i one także się w niej znajdą. My także chcemy dodać tam więcej spraw WTP. „Pierwsze koty za płoty” jak to się kiedyś mówiło i jako pierwsza pojawiła się właśnie możliwość kupowania biletów długookresowych.

Mamy pełnię lata i wysokie temperatury nas nie opuszczają. W gorące dni przyjemnie jest ochłodzić się w wodzie. W tym numerze przedstawiamy miejsca, gdzie można to zrobić miło i przede wszystkim bezpiecznie. A wszędzie dojechać WTP.

Zawód kierowca autobusu w czasach, gdy komunikacja autobusowa w Warszawie raczkowała, był elitarny. Szkolenie było długie, kilkuetapowe a kandydat musiał posiąść określone umiejętności weryfikowane egzaminami i jazdą pod uważnym okiem doświadczonych kolegów. O tym piszemy w dziale historycznym.

A z drugiej strony osi czasu warszawskiej komunikacji prezentujemy najnowsze autobusy we flocie Miejskich Zakładów Autobusowych. Tym razem to Autosany napędzane gazem. Jak wyglądają z bliska można zobaczyć w naszym fotoreportażu.

Życzymy przyjemnej lektury

Świętuj z nami 30-lecie

Ogłosiliśmy konkurs na zaprojektowanie okolicznościowego wzoru Warszawskiej Karty Miejskiej. Najlepsze prace nagrodzimy.

W tym roku obchodzimy 30-lecie powstania Zarządu Transportu Miejskiego. To dla nas powód do radości i świętowania. Chcemy, żeby po tej rocznicy zostało jak najwięcej trwałych pamiątek, dlatego ogłosiliśmy konkurs „#30lecieZTM". Wy też macie szansę dołączyć do historii stołecznej komunikacji i zaprojektować wzór WKM, który później trafi do regularnej dystrybucji – każdy będzie mógł go zamówić przy wyrabianiu własnej karty i używać w pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego.

Jak wziąć udział w konkursie? Do 27 lipca 2022 roku prześlijcie nam swoje prace pamiętając o tym, że wymiary WKM wynoszą: 85×54 mm czyli 1003×639 pix (orientacja pozioma). Należy pamiętać, że na części projektu będą nadrukowane pola na zdjęcie oraz imię i nazwisko. Dopuszczalne są wyłącznie skany prac plastycznych z formatu pracy A4, zapisane w formatach pdf, jpg, png. Należy pamiętać, że na części projektu będą nadrukowane pola na zdjęcie oraz imię i nazwisko.

Projekt karty musi być związany z obchodzonym w tym roku 30-leciem Zarządu Transportu Miejskiego i to właściwie tyle, jeśli chodzi o ograniczenia w zakresie samego projektu. Resztę pozostawiamy Waszej wyobraźni.

Oprócz sławy przewidujemy też konkretne nagrody. Zwycięzca dostanie bilet 90-dniowy imienny na strefy 1 i 2 zakodowany na Warszawskiej Karcie Miejskiej z grafiką, która zajęła pierwsze miejsce w Konkursie. Laureaci dwóch kolejnych miejsc dostaną bilety 30-dniowe imienne na strefy 1 i 2 zakodowane na Warszawskiej Karcie Miejskiej. ▪

m.st. Warszawa życzy przyjemnej podróży
Warszawska
Karta Miejska
WEŹ UDZIAŁ
W KONKURSIE
ZAPROJEKTUJ WZÓR/GRAFIKĘ KARTY NA
30-LECIE ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
Więcej informacji znajdziesz na www.ztm.waw.pl

Wola – autobusy 106 na trasie objazdowej

Autobusy linii 106 w kierunku MŁYNOWA z ulicy M. Kasprzaka skręcają w ulicę Skierniewicką, następnie w Wolską i dojeżdżają do Płockiej.

Trwa budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulicy M. Kasprzaka. W nocy z 8 na 9 lipca rozpoczął się kolejny etap inwestycji i zamknięta została jezdnia północna ulicy M. Kasprzaka (w kierunku al. Prymasa Tysiąclecia) na odcinku Skierniewicka – Płocka.

Autobusy linii **106**, w kierunku MŁYNOWA, z ulicy Siedmiogrodzkiej skręcają w prawo w Skierniewicką, później w Wolską i dojeżdżają do Płockiej i stałej trasy.

Dla autobusów linii 106 – jadących do pętli MŁYNÓW – ponownie obowiązuje przystanek Metro Płocka 08. Zostały uruchomione przystanki zastępcze: Szpital Wolski 52 – na ul. M. Kasprzaka za ul. Płocką – dla autobusów linii 105, 109 i 178 oraz Szpital Wolski 54 – na ul. Płockiej za skrzyżowaniem ul. Kasprzaka i Płockiej – dla autobusów linii nocnych N45 i N95.



Ursus – przebudowa ulicy Walerego Sławka

Autobusy linii 129, 187, 191, 207, 401, 517, N35 i N85 omijają ulicę W. Sławka. Trasy objazdowe prowadzą głównie ulicą T. Kościuszki.

Trwa przebudowa ulicy W. Sławka na odcinku Dzieci Warszawy – K. Pużaka. Autobusy linii **129**, **187**, **191**, **207**, **401**, **517**, **N35** i **N85** zostały skierowane na trasy objazdowe.

Autobusy linii **129** kończą i zaczynają kursy na przystanku PL. TYSIĄCLECIA – jadą ulicami Dzieci Warszawy, T. Kościuszki i Bohaterów Warszawy.

Autobusy linii **187**, **207**, **401**, **517**, **N35** i **N85** jadą ulicą Dzieci Warszawy i T. Kościuszki i do tras podstawowych.

Autobusy linii **191** – w kierunku pętli Regulska – z ulicy Ryżowej skręcają w Al. Jerozolimskie, później w gen. K. Sosnkowskiego i do swojej trasy. W przeciwnym kierunku, od ulicy Kompanii Kordian, jadą ulicami: M. Spisaka – Al. Jerozolimskie – Ryżowa i do trasy podstawowej.

Dla autobusów linii **191** na ulicy gen. K. Sosnkowskiego zostały uruchomione tymczasowe przystanki na żądanie: BODYCHA 54 – za skrzyżowaniem z S. Bodycha i KOLOROWA 52 – przed skrzyżowaniem z ul. Kolorową.



Prace na ulicy Kadetów

Dla autobusów linii 213 i 702 zostały wprowadzone trasy objazdowe, a kursowanie autobusów linii 219 zostało zawieszone.

Kursowanie autobusów linii **219** zostało zawieszone. Częściową obsługę jej trasy w Wawrze przejęła linia **702**. Autobusy skręcają z Traktu Lubelskiego w ulicę Borków, Juhasów, Mrówczą i Skalnicową wracają do Traktu Lubelskiego i trasy podstawowej.

Autobusy linii **213** jeżdżą trasą objazdową. Z Wału Miedzeszyńskiego skręcają w ulicę Bronowską, dojeżdżają do Traktu Lubelskiego, ulicy Lucerny i swojej trasy podstawowej. Dodatkowo są realizowane kursy wariantowe z podjazdem do przystanku Sęczkowa. Autobusy wjeżdżają w ulicę Kadetów, zawracają na skrzyżowaniu z Sęczkową – obsługują przystanek i Wałem Miedzeszyńskim dojeżdżają do Bronowskiej.

Funkcjonowanie przystanków: Lucerny 03, Kadetów-Szkoła 01, 02, 03 i 04, Kadetów-Kościół 01 i 02, Stoczniowców 01 i 02 oraz Łaska 01 i 02 zostało zawieszone.■



Lato nad Wisłą

Promy łączą brzegi Wisły w trzech miejscach, a przeprawa zajmuje kilka minut. Na dłuższą wycieczkę można wybrać się statkiem, który Kanałem Żerańskim płynie aż do Serocka. Zapraszamy do spędzania upalnych dni nad Wisłą.

Tego roku, w ramach Warszawskich Linii Turystycznych, zachęcamy do korzystania z wodnych atrakcji turystycznych – trzech promów i statku do Serocka.

Słonka, Pliszka i Wilga

W upalne dni, kiedy żar leje się z nieba, warto „pamiętać o ogrodach", gdzie pod dostatkiem jest drzew i liści, przynoszących ochłodę. To się zawsze sprawdza, ale w Warszawie są też inne możliwości.

W stolicy dobra zabawa nad wodą jest gwarantowana. Brzegi Wisły roją się od atrakcji, a nad samą wodą można liczyć na trochę chłodu i przyjemny wiaterek. Tym, którzy lubią się przenosić z jednego brzegu na drugi w poszukiwaniu znajomych, miejsc wartych odwiedzenia albo chłodnych napojów oferujemy bezpłatne przeprawy.

Wybierając się nad Wisłę możemy zdać się na spontaniczne odruchy i nie musimy planować pobytu w jednym miejscu. W każdej chwili możemy przeprawić się na drugi brzeg jednym z trzech promów o wdzięcznych, ptasich nazwach.

„Słonka" łączy Cypel Czerniakowski (gdzie można pograć w siatkówkę plażową) z plażą na wysokości



Saskiej Kępy, skąd już tylko krok do cienia i kawiarni na ulicy Francuskiej, a na spacerowiczów patrzy, siedząca przy kawiarnianym stoliku Agnieszka Osiecka.

„Pliszka" płynie wzdłuż mostu Józefa Poniatowskiego z bulwarów na plażę „Poniatówkę", czyli miejsce odpoczynku warszawiaków. Tutaj czystego piasku jest pod dostatkiem, można poodbijać piłkę do siatkówki, poćwiczyć w strefie przygotowanej przez Stołeczne Centrum Sportu, pobawić z dziećmi czy wypić coś dla ochłody, a w ostateczności schronić w cieniu mostu.

„Wilga" łączy Podzamcze Fontanny z ZOO. Z jednej strony są do dyspozycji Arkady Kubickiego i ogrody Zamku Królewskiego (czyli cień i miękka trawa w idealnych proporcjach), fontanny z naturalną „wodną kurtyną", a z drugiej ogród zoologiczny. Tutaj też drzew jest pod dostatkiem, a po wyjściu najlepiej od razu rozłożyć koc na trawie i zacząć piknik w cieniu drzew Parku Praskiego.

Promy pływają codziennie do końca wakacji, a od 1 do 25 września będzie można z nich korzystać w weekendy.

Przeprawy są bezpłatne, można zabrać na pokład rower.

Rozkład jazdy promów jest dostępny na wtp.waw.pl.

Zefirem do Serocka

Spragnionych dłuższych wodnych podróży, zapraszamy na rejs do Serocka. Chociaż Warszawa oferuje sporo plaż i wodnych atrakcji, to warto też wypłynąć na szersze wody Jeziora Zegrzyńskiego.

Statek Zefir do Serocka wypływa w soboty i niedziele o godz. 9.00 z Żerania, płynie Kanałem Żerańskim do Jeziora Zegrzyńskiego i ok. godz. 12.30 kończy rejs w Serocku. Trasa rejsu prowadzi fragmentem wodnego szlaku Batorego, a Jezioro Zegrzyńskie to prawdziwy raj dla wędkarzy oraz amatorów sportów wodnych. W drodze do Serocka statek dodatkowo podpływa pod ruiny starego mostu z 1897 roku, który został wysadzony przez wycofujące się wojska rosyjskie w 1915 roku. W trakcie podróży można podziwiać mało znane fragmenty kanału i cieszyć oczy mazowieckimi krajobrazami.

W Serocku mamy dwugodzinną przerwę, podczas której można zjeść obiad lub zwiedzić miasto. Można tam zobaczyć m.in. dom, w którym nocował Pablo Picasso czy XVI-wieczny kościół Zwiastowania Najświętszej Maryi Panny.

O godz. 14.30 Zefir wyrusza w podróż powrotną i o 18.00 dociera do Żerania. Na statku można kupić dania z grilla oraz ciepłe i zimne napoje.

Bilet na rejs w pełnej cenie kosztuje 36 zł, a ulgowy – 18 zł.

Bilety są dostępne on-line na stronie internetowej bilety24.pl. Można je kupić także w Punkcie Obsługi Pasażerów Metro Dworzec Wileński w piątki w godzinach 15.00-18.00 oraz w soboty od 8.00 do 11.00. W punkcie można płacić tylko gotówką.

O szczegółach przeczytacie na wtp.waw.pl.



Warszawianki i warszawiacy zdecydowali – więcej zielonych przystanków

Cztery projekty zgłoszone do Budżetu Obywatelskiego 2023 dotyczące Warszawskiego Transportu Publicznego zostały wybrane przez mieszkańców stolicy. Będzie więcej zielonych wiat przystankowych.

Warszawiacy i warszawianki do realizacji na 2023 r. wybrali łącznie 326 projektów kosztujących ponad 101 mln złotych. Cztery z nich są „komunikacyjne" i za ich realizację będzie odpowiedzialny Zarząd Transportu Miejskiego. Wszystkie dotyczą wiat przystankowych – zazielenienia dachów lub postawienia nowych zadaszeń.

Zielony Targówek

Aż 26 zielonych dywanów ma się pojawić na Targówku. Projekt „Zielone przystanki autobusowe na Targówku" zakłada wyłożenie rozchodnikiem dachów wiat na przystankach: Młodzieńcza (01, 02, 03, 04), Bohuszewiczówny (01 i 02), Przy Grodzisku (01 i 02), Chodecka (01 i 02), DKS Targówek (01 i 02), Lusińska (01), Handlowa (01), Rembielińska (01 i 02), Malborska (01 i 02), Szpital Bródnowski (03 i 04), CH Targówek (01 i 03), Łojewska (01), Metro Trocka (01, 03 i 06).

Realizacja projektu „Zielone przystanki autobusowe w Rembertowie" oznacza wymianę dwóch wiat przystankowych na takie, które będą miały dachy pokryte rozchodnikiem. To przystanki Rembertów-Ratusz 01 oraz Rembertów-Akademia 01. Wiaty trzeba wymienić, bo te które są dziś, nie utrzymają większego obciążenia dachu.

Z kolei na Ursynowie mieszkańcy chcieliby zazielenić osiem wiat w ramach projektu „Łąki na przystankach". Są to przystanki przy metrze Natolin i Imielin: Metro Natolin (01, 02, 03, 04), Metro Imielin (01, 02) oraz Polinezyjska 03 i Lanciego 01.

Nowe wiaty staną też na Bemowie (projekt „By nie moknąć na przystankach - wiaty autobusowe"). W tym przypadku chodzi o przystanki przy ulicy Obrońców Tobruku (Osiedle Leśne 01 i 02 oraz Fort Bema 01 i 02) – dziś nie ma przy nich zadaszeń. Wiaty będą wyposażone w instalację fotowoltaiczną i zielone dachy, a przeszklenia zostaną odpowiednio oznakowane, żeby nie rozbijały się o nie ptaki.

Roślina do miasta

Obsadzanie wiat przystankowych roślinnością pomaga dbać o czystość powietrza. Rozchodnik ogranicza zapylenie powietrza o ok. 15-20 proc. i pochłania rocznie 7,3 kg dwutlenku węgla. W upalne dni obniża temperaturę pod dachem o 3-5 stopni Celsjusza, a w czasie deszczu magazynuje nawet 150 litrów wody, co przyczynia się do tak bardzo pożądanej retencji wody opadowej. Rozchodnik dzięki długiemu okresowi kwitnienia sprzyja także owadom. I jest łatwy w utrzymaniu – dobrze znosi wahania temperatury od ujemnej w zimie do kilkudziesięciu stopni „na plusie" latem, deszcze, śnieg, ale też okresy suszy. Jest on niemal bezobsługowy – nie wymaga podlewania i nawożenia, a długo wygląda świeżo i estetycznie.

Głosowanie na pomysły zgłoszone w ramach 9. edycji budżetu obywatelskiego trwało od 15 do 30 czerwca. Mieszkańcy mogli wybierać spośród 1327 propozycji: 1189 dzielnicowych i 138 ogólnomiejskich. Łącznie udział w głosowaniu wzięło 88 861 osób (więcej kobiet niż mężczyzn), a aż 99 proc. głosów zostało oddanych drogą elektroniczną.



Lato na wieżach kwiatowych

Lato na pętlach Warszawskiego Transportu Publicznego. Przez kilka najbliższych miesięcy będzie na nich kwitnąć 11 tys. roślin czyli begonie, pelargonie, gaury i trawy ozdobne.

Po wiosennych bratkach, które na koniec wiosennego sezonu zaadoptowali mieszkańcy, przyszedł czas na rośliny kojarzone z latem. Zarząd Oczyszczania Miasta przygotował kompozycje z begonii, pelargonii, gaur i ozdobnych traw. W wieżach kwiatowych rośnie 11 tys. roślin, które dekorują dziewięć pętli autobusowych i tramwajowych aż do jesieni.

Smocze skrzydła

„Smocze skrzydła", czyli begonie Dragon Wing z różowymi i czerwonymi kwiatami, zostały posadzone na czterech pętlach – P+R al. Krakowska, Wilanów, Szczęśliwice i Bródno-Podgrodzie. Ten gatunek begonii debiutował w zeszłym roku i zdał egzamin celująco. Ponieważ prezentował się bardzo dekoracyjnie, zapadła decyzja o ponownym wyborze do tegorocznych aranżacji.

W tym sezonie kolej na następną ogrodniczą nowość. Próbę przechodzi begonia Beluga, która w pomarańczowej i żółtej wersji pierwszy raz pojawia się na kwiatowych wieżach na pętli Esperanto.

Nie tylko begonie

Na kolejnych czterech pętlach – Nowym Bemowie, Żeraniu FSO, rondzie Wiatraczna i Annopolu – królują klasyczne letnie kwiaty, czyli pelargonie bluszczolistne. Wszystkie kompozycje są uzupełnione delikatnymi białymi gaurami, które nadają kwietnikom zwiewności i delikatności. Szczyty piętrowych kwietników dekorują trawy ozdobne.

- Gatunki, które wybieramy do nasadzeń na pętlach muszą spełnić szereg warunków. Powinny nie tylko prezentować się dekoracyjnie i tworzyć estetyczne zestawienia, lecz także przetrwać w trudnym, miejskim otoczeniu. Wybieramy rośliny odporne na wysokie temperatury, silne nasłonecznienie, wiatr czy większe zanieczyszczenie powietrza spalinami. Do każdego gatunku dobieramy odpowiednie zabiegi pielęgnacyjne, żeby rośliny jak najdłużej zachwycały wyglądem – mówi Marta Kucińska, ogrodniczka z Zarządu Oczyszczania Miasta.

Kwiaty, drzewa i krzewy

Zarząd Oczyszczania Miasta zmienia aranżacje kwiatów na pętlach trzy razy w roku. Wiosną przystanki ozdabiały bratki, a letnie begonie, pelargonie i gaury, zastąpią jesienią wrzosy i kapusta ozdobna.

ZOM zajmuje się zielenią na 60 pętlach komunikacji miejskiej. Sezonowe dekorowanie wybranych przystanków kwiatami to jednak tylko część prac przy utrzymaniu tych terenów. Regularnie pielęgnowane jest 11,5 ha trawników, drzewa i krzewy oraz dosadzane nowe rośliny. ▪

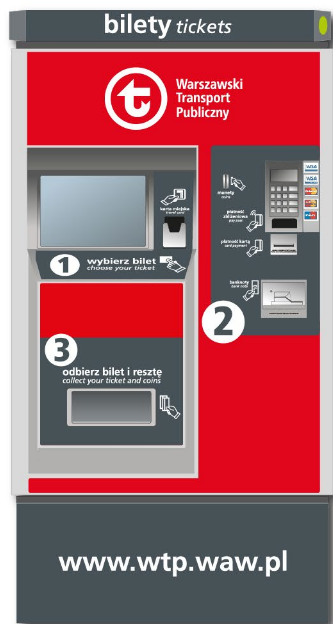




Warszawski
Transport
Publiczny

WARSZAWA+





BILET METROPOLITALNY

kupisz w każdym biletomacie stacjonarnym i mobilnym.

Bilety dostępne są również w Punktach Obsługi Pasażerów.

AUTOSAN ZAPRASZA NA POKŁAD



Rozłożona rampa dla osób z niepełnosprawnościami



Przestrzeń pasażerska



Stanowisko pracy kierowcy



Pierwszy dzień pracy na linii 188



Pierwszy dzień pracy na linii 521



Nowa dostawa autobusów Autosan SUNCITY 18LF zamieszkała w zajezdni „Ostrobramska”



WYMIEŃ KARTĘ UCZNIA I BEZPŁATNIE KORZYSTAJ Z KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ





Szczegółowe informacje na
www.wtp.waw.pl oraz www.ztm.waw.pl



**WYMIANA DOTYCZY UCZNIÓW KLAS 4,
KTÓRYCH KARTY STRACĄ WAŻNOŚĆ 30.09.2022**



MOBI WAWA





Bilet długookresowy w komórce

W bezpłatnej aplikacji mobiWAWA można kupić bilety długookresowe na przejazdy Warszawskim Transportem Publicznym. To kolejne udogodnienie, które umożliwia pasażerom kupienie biletów w dowolnym czasie i miejscu.

Życie pędzi coraz mocniej. Wszędzie liczy się szybkość, możliwość załatwienia wielu rzeczy w jednym czasie i miejscu. Takie możliwości dają smartfony, małe „centra zarządzania światem", ułatwiające kontakt nie tylko ze znajomymi, ale też z bankiem, sklepem, lekarzem. W Warszawskim Transporcie Publicznym już od dawna można kupować bilety jednorazowe i krótkookresowe przez komórkę – tę usługę oferuje sześć komercyjnych aplikacji.

Teraz, korzystając z miejskiej aplikacji mobiWAWA, można także kupić bilety długookresowe. Jeśli stojąc na przystanku w drodze do pracy pasażer przypomni sobie, że skończyła się ważność jego biletu i chce doładować Warszawską Kartę Miejską, nie musi korzystać z biletomatu, ani odwiedzać Punktu Obsługi Pasażerów. Wystarczy, że ma przy sobie smartfon i zainstalowaną tam aplikację.

mobiWAWA została przygotowana przez Biuro Cyfryzacji Miasta we współpracy z Zarządem Transportu Miejskiego. Aplikacja obsługuje Warszawską Kartę Miejską, Kartę warszawiaka/warszawianki, Kartę Ucznia oraz zakup biletów długookresowych. Można za jej pośrednictwem kupić bilety 30- i 90-dniowe, w tym bilety warszawiaka i warszawianki, z wyjątkiem biletów metropolitalnych (oferta Warszawa+ dla mieszkańców gmin aglomeracji). Aplikację można pobrać z portalu mojaWARSZAWA, strony internetowej WTP lub bezpośrednio w sklepach App Store i Google Play.

Jak to działa?

Kupno biletu jest możliwe po zarejestrowaniu konta użytkownika w aplikacji i zalogowaniu się do niej. Na stronie logowania do wyboru są dwie opcje. Można się zalogować przez:

- Krajowy Węzeł Identyfikacji Elektronicznej, bardziej znany od nazwy swojego adresu jako: login.gov.pl (tj. wybranego przez użytkownika dostawcę tożsamości);
- nazwę użytkownika i hasło do konta założonego na portalu mojaWARSZAWA (ponieważ nowa aplikacja jest powiązana z działającym od dłuższego czasu serwisem).

Po zalogowaniu, do aplikacji mobiWAWA są przekazywane dane osobowe użytkownika, który wyraża na to dobrowolną zgodę w trakcie tworzenia nowego konta użytkownika w aplikacji.

Kolejne logowania do aplikacji można uprościć. Są na to dwa sposoby, a wszystko zależy od wyboru użytkownika. Do mobiWAWA można się logować, używając kodu PIN - wtedy wystarczy wpisywać tylko cztery wybrane cyfry, zamiast każdorazowo przechodzić procedurę logowania. Kod PIN jest ustalany przez pasażera, kiedy po raz pierwszy loguje się do aplikacji. Jeśli ktoś nie chce korzystać z kodu PIN, to może go zastąpić uwierzytelnieniem przez biometrię – taka możliwość jest w ustawieniach, w sekcji „Mój profil" dostępnej po zalogowaniu do aplikacji.

Kupionym przez aplikację biletem można zarządzać. Można go kupić z wyprzedzeniem, a następnie aktywować w wybranym przez siebie momencie. Robi się to bardzo prosto, używając przycisku „Aktywuj", a następnie „Potwierdź aktywację".

Bilet można też zawiesić lub odwiesić (wystarczy wejść w szczegóły aktywnego biletu i użyć opcji „Zawieś bilet"; zawieszenia realizowane są zgodnie z obowiązującymi przepisami), a także przedłużyć czyli kupić taki sam bilet po raz kolejny.

Aplikacja otwiera bramki do metra, jeśli użytkownik posiada aktywny bilet długookresowy. Wystarczy, że wybierze „Wejściówkę do metra" – wygeneruje w ten sposób kod QR i otworzy bramkę.

Kontrole są proste

Aplikacja umożliwia okazywanie biletów do kontroli. W mobiWAWA można kupować bilety imienne, więc trzeba też wgrać zdjęcie, żeby kontroler mógł potwierdzić tożsamość osoby posługującej się biletem. Niczym nie różni się to od spersonalizowanej Warszawskiej Karty Miejskiej (plastikowego nośnika), gdzie też do jej wyrobienia trzeba mieć fotografię.

Sama procedura sprawdzania biletu jest bardzo prosta. Na aktywnym bilecie użytkownik znajdzie przycisk „KOD QR BILETU" – po kliknięciu w ten przycisk, na ekranie telefonu wyświetli się jego imię i nazwisko, aktualne zdjęcie, rodzaj biletu, data jego ważności oraz kod QR, który okazuje się kontrolerom biletów w pojeździe WTP oraz w strefie biletowej metra.

Uczniowie i studenci też skorzystają

Jeśli pasażer korzysta z biletu ulgowego, to powinien mieć przy sobie dokument, uprawniający do zniżki. Studenci, którzy używają mobiWAWA i jednocześnie mają wgraną e-legitymację w telefonie, w czasie kontroli wyświetlą legitymację na ekranie.

Trochę inaczej jest w przypadku uczniów korzystających z Karty Ucznia. Przypomnijmy, że uczniowie warszawskich podstawówek lub uczący się poza stolicą ale mieszkający w Warszawie, korzystają z bezpłatnych przejazdów WTP w obydwu strefach biletowych. Poświadczeniem tych uprawnień jest właśnie Karta Ucznia. Dziś karta to „plastik" taki jak WKM ale można ją przenieść do mobiWawy.

Trzeba utworzyć konto dla dziecka na platformie MojaWarszawa. Uwaga, w przypadku osób poniżej 16 roku życia może to zrobić tylko rodzic lub opiekun. Taką czynność można wykonać bezpośrednio z aplikacji poprzez przycisk „Zarejestruj się" dostępną na etapie logowania. Danymi do logowania w aplikacji będzie adres e-mail i hasło utworzone podczas rejestracji. Podczas pierwszego logowania użytkownik wybiera typ konta Karta Ucznia oraz podaje numer aktualnej Karty Ucznia dziecka z ważnym uprawnieniem. W celu weryfikacji dodatkowo wymagane jest podanie dodatkowych danych w postaci np. PESEL, daty urodzenia dziecka. Po poprawnym przejściu weryfikacji należy dodać zdjęcie dziecka. I gotowe. W czasie kontroli biletów uczeń pokazuje kod QR Karty Ucznia na ekranie smartfona.

Karta Warszawiaka

Ważne uprawnienia Karty warszawiaka/warszawianki zostaną automatycznie przypisane do użytkownika aplikacji. Pasażerowie, którzy jeszcze takich udogodnień nie mają, a chcieliby z nich korzystać, np. kupując bilety długookresowe w aplikacji, muszą przejść standardową procedurę.

Osoby zameldowane na terenie m.st. Warszawy w aplikacji wybierają opcję „Uzyskaj Kartę warszawiaka" i wyrażają jednorazową zgodę na weryfikację adresu zameldowania. Jeśli deklaracje pasażera się potwierdzą, to uprawnienia zostaną nadane automatycznie.

Trochę inna jest sytuacja osób mieszkających w stolicy i płacących tu podatki, które nie są zameldowane w naszym mieście. Muszą się wybrać do Punktu Obsługi Pasażerów ZTM w Warszawie i przedstawić odpowiednie dokumenty. Nadane w ten sposób uprawnienia od razu będą widoczne w aplikacji. Szczegółowe informacje, jak uzyskać uprawnienia można znaleźć na stronie WTP.

Katalog ofert dla posiadaczy Karty warszawiaka/warszawianki

Warszawianki i warszawiacy mają możliwość korzystania z ofert różnych firm oraz instytucji, które współpracują z miastem w ramach programu Karta warszawiaka/warszawianki. Wszystkie oferty dostępne są w katalogu ofert – wystarczy wybrać zniżkę lub usługę, wygenerować jej kod QR i pokazać go w tym miejscu lub instytucji.

Użytkownicy aplikacji mobiWAWA mogą zapoznać się ze szczegółami danej oferty, np. zniżką na jakąś usługę w stolicy, a także dodać ją do swoich „ulubionych ofert".

Plastik a smartfon

Obecna wersja aplikacji nie umożliwia przeniesienia biletu z dotychczasowej (plastikowej) Warszawskiej Karty Miejskiej do telefonu.

W tej sytuacji można:

- kupić nowy bilet w aplikacji, po czym dokonać zwrotu aktualnie posiadanego biletu na WKM w dowolnym Punkcie Obsługi Pasażerów (bez opłaty manipulacyjnej);
- kupić bilet w aplikacji po zakończeniu okresu ważności obecnie zarejestrowanego biletu na WKM.

Aplikacja będzie dalej rozwijana, w kolejnych etapach udostępniane będą nowe funkcjonalności, m.in. z katalogu portalu mojaWarszawa. ▪

ZAKRĘCONE POSZUKIWANE

SILNE, NIEZALEŻNE, ODWAŻNE

Pomożemy Ci zdobyć **uprawnienia**

Zapłacimy za Twój kurs

Zeskanuj kod **QR**
i dowiedz się więcej







Oferujemy atrakcyjne wynagrodzenie i ciekawą pracę.

Więcej informacji znajdziesz na warszawa.praca.gov.pl/kierowcy

---



Warszawski
Transport
Publiczny



Urząd Pracy
m.st. Warszawy















Woda dla ochłody

Warszawa oferuje wiele miejsc, w których można bezpiecznie wykąpać się i poopalać. Najlepiej dojechać tam Warszawskim Transportem Publicznym.

W wakacyjne miesiące często doskwiera nam upał. Jeśli nie możemy wtedy uciec z miasta na łono natury, nad morze, do lasu, w góry czy nad jezioro, trzeba szukać innych rozwiązań. W stolicy znajdziemy wiele zielonych miejsc, które oferują cień, ale jeśli szukamy wody i plaży, to też je znajdziemy. Można oczywiście, zdecydować się na wyjście na basen kryty, jednak najprzyjemniej jest spędzać czas nad wodą na świeżym powietrzu. Do wielu takich miejsc dojedziemy pojazdami Warszawskiego Transportu Publicznego.

Latem basen, zimą górka

Dużo atrakcji oferują pływalnie odkryte pomiędzy ulicą Włodarzewską a Drawską w Parku Szczęśliwickim. Goście mają tam do dyspozycji szereg atrakcji: basen pływacki i basen rekreacyjny z hydromasażami oraz atrakcje, które szczególnie mocno ucieszą dzieci - zjeżdżalnię rurową i brodzik z grzybkiem wodnym.

Jak dojechać

- przystanki KOROTYŃSKIEGO; autobusy: 154, 208; tramwaje: 7, 9, 15;
- przystanek PRZY PARKU; autobusy: 208;
- pętla SZCZĘŚLIWICE; autobusy: 128, 157, 184, 186, 208, 414, 521.

Blisko metra

W zachodniej części Warszawy jest jeszcze jeden kompleks parkowo-wodny, do którego warto się wybrać, kiedy dokucza upał. Park Wodny Moczydło, bo o nim mowa, oferuje m.in. basen sportowy z torami długimi na 50 metrów i rekreacyjny, na który składają się m.in.: brodzik dla dzieci, zjeżdżalnia wodna, zjeżdżalnia dla dzieci, zjeżdżalnia kamikadze, zjeżdżalnia wielotorowa, zjeżdżalnia rynnowa, wodny plac zabaw, sztuczna fala, sztuczna rzeka, pływająca ścieżka, wspinalnia siatkowa. Dla najmłodszych dzieci jest wodny plac zabaw z atrakcjami, które wywołają pisk radości najmłodszych wielbicieli kąpieli pod chmurką: kurtyny wodne, wiadra przelewowe, brodzik, zjeżdżalnia w kształcie żółwia czy wulkan wodny z dołkami. Dodatkową zaletą tego miejsca jest doskonały dojazd.



Jak dojechać

- stacja metra M2 MŁYNÓW;
- przystanki METRO MŁYNÓW; autobusy: 136, 186, 190, 414, 523;
- przystanki PARK MOCZYDŁO; autobusy: 129, 190, 523;
- przystanki MONTE CASSINO; autobus 184.

W Śródmieściu też jest woda

A co z tymi, którzy nawet w upał nie chcą opuścić centrum miasta? Mamy dla nich dobrą wiadomość – odremontowane zostały baseny Inflancka. Powstał tam nowy basen sportowy o długości 25 metrów z częścią rekreacyjną, na którą składają się zjeżdżalnia i dodatkowe atrakcje wodne (masaże, gejzery) oraz miejsce na foodtrucki. Zmieniło się otoczenie głównej atrakcji. Jest nowe ogrodzenie i chodniki, nagłośnienie, monitoring, system nawadniania terenów zielonych. Można też korzystać z piaszczystej i trawiastej plaży oraz boiska do piłki plażowej.

Jak dojechać

- stacja metra M1 DWORZEC GDAŃSKI;
- przystanki BASENY INFLANCKA; autobusy: 409, 500, tramwaje: 1, 4, 28, 41;
- przystanki DZIKA; autobus: 157, tramwaj: 35.

Nieopodal Lasu Kabackiego

Na południu Warszawy mamy piękny kompleks leśny a w pobliżu Park Kultury w Powsinie. Jest tu m.in. basen, brodzik, zjeżdżalnia a wszystko w dającym wytchnienie od upału otoczeniu drzew. Poleżeć i poopalać się można tarasach wypoczynkowych lub plaży, także piaszczystej. Dzieci mogą spędzić czas na wodnym placu zabawa lub „na sucho" na statku pirackim.

Jak dojechać

- przystanek POWSIN PARK KULTURY; autobus: 519.

Jezioro i plaża w zasięgu jednej linii

Na pasażerów spragnionych bardziej dzikich klimatów czeka Jeziorko Czerniakowskie. To naturalny zbiornik wodny, tak zaprojektowała go sama natura. Ludzie zagospodarowali za to jego południową część, wytyczając tam strzeżone kąpielisko z plażą i siłownią plenerową. Czystość wody jest regularnie badana przez sanepid.

Jak dojechać

- przystanek JEZIORKO CZERNIAKOWSKIE; autobusy: 162, 164.

Linią 164 można też dojechać w pobliże Plaży Zawadowskiej w Wilanowie (wysiadamy wtedy na przystanku KĘPA ZAWADOWSKA 01). Z centrum miasta można podjechać do Pałacu w Wilanowie (autobusami np. linii 116, 180), a potem wybrać się na krótki spacer ulicami Vogla, Zaściankową i Wałem Zawadowskim. Warszawiacy znużeni upałem znajdą tam szeroką, piaszczystą plażę oraz podziwiać piękno przyrody – mieszka tam około 50 gatunków ptaków. ▪

Przepuszczani przez gęste sito

Autobusów przed wojną było w Warszawie niewiele, więc siłą rzeczy ich kierowcy to była elita. Kursy i szkolenia nie były łatwe, a stracić swoją szansę można było w każdej chwili.

Jeśli wiek XIX był stuleciem pary i elektryczności, to następna epoka zaczęła się - i skończyła również - pod znakiem ropy i produktów od niej pochodzących. W wieku XIX dominowały parowozy i nieśmiało wkraczały na ulice miast tramwaje elektryczne, ale później zaczęła się dynamicznie rozwijać motoryzacja. Przybywało samochodów na ulicach, a w komunikacji miejskiej do tramwajów elektrycznych dołączyły autobusy. Podobnie było w Warszawie, chociaż tutaj początki transportu kołowego nie były łatwe i na dobre nowy środek transportu zagościł na stołecznych ulicach pod koniec lat 20. XX wieku. Ponieważ wszystko było nowe; równolegle kształtowały się zasady szkolenia kierowców i to zarówno aut osobowych, jak też autobusów. Pierwszy, polski kodeks drogowy został uchwalony przez Sejm w 1921 roku, a obywatele byli przyzwyczajeni do różnych tradycji, bo państwo powoli zrastało się z trzech zaborów.

Badania psychoteczne

Jeszcze w 1926 r., w piśmie „Przegląd Samochodowy i Motocyklowy", wydawanym przez Wojskowy Klub Samochodowy i Motocyklowy Jerzy Kulesza dawał praktyczne rady, jak powinno się szkolić kierowców. Autor artykułu zwracał uwagę, że o ile kierowcę-dżentelmena (czyli amatora) można szkolić pod określony typ samochodu (wtedy ich raczej często nie zmieniano), o tyle kierowca-zawodowiec musi sobie też poradzić z prowadzeniem samochodu ciężarowego, a takie zadania czekały przecież kandydatów na kierowców



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/8/3848 (daw. 1-G-3848)
Autobus stojący na pl. Teatralnym
18 listopada 1931



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/8/3854 (daw. 1-G-3854)
Autobus linii „L" marki Chevrolet przejeżdżający przez pl. Krasińskich
grudzień 1938

warszawskich autobusów. Brakowało standardów, a podejścia były bardzo różne: „(...) jak należy rozpocząć naukę jazdy? Otóż już tu, na samym początku możemy się spotkać z dwoma systemami. Pierwszy polega na dosyć gwałtownem oswajaniu ucznia z techniką kierowania samochodem i zmuszaniu go do samodzielnego radzenia sobie z będącą w ruchu maszyną. W szczegółach wygląda to tak: po zaznajomieniu ucznia pokrótce z zasadami jazdy i kierowania, instruktor wyjeżdża z nim na plac, względnie równą i szeroką drogę i nadawszy samochodowi pewną szybkość, oddaje kierownicę w ręce ucznia, który w ten sposób rozpoczyna „naukę kierowania".

A przecież do pracy w komunikacji miejskiej przyjmowani byli „Wykwalifikowani kierowcy, posiadający normalne prawo jazdy", którzy „po psychotecznych (pisownia oryginalna - przyp. Ł.M.) badaniach przechodzą jeszcze dwutygodniowe przeszkolenie w jeździe na autobusach", jak zapisano w książce „Zarys historyczny i opis techniczny tramwajów miejskich i autobusów m. st. Warszawy: dla upamiętnienia 25-lecia tramwajów elektrycznych w Warszawie: 1908-1933", wydanej przez Dyrekcję Tramwajów Miejskich w Warszawie, w 1933 roku.

Tacy kierowcy powinni więc mieć już wystarczające umiejętności, by następnie przystosować się jedynie do specyfiki jazdy autobusami, a skoro trafiali do szkół, prowadzących różne kursy, to i ich poziom mógł być różny. Zadbanie o wysoki poziom wyszkolenia kierowców autobusów było nie lada wyzwaniem, a wozy z lat 20. i 30. nie miały wielu „ułatwiaczy", z których dziś korzystają pracownicy komunikacji miejskiej.

Jak wyglądały badania psychotechniczne? Do ciekawych informacji dotarł Włodzimierz Winek: „Pierwsze badania psychotechniczne stwierdzające przydatność kandydata na stanowisko prowadzącego pojazd komunikacji miejskiej, a dokładnie kierowców autobusów, odbyły się w początkach czerwca 1928 roku



Narodowe Archiwum Cyfrowe

fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/8/3858 (daw. 1-G-3858)
Autobusy linii „L" marki Chevrolet na pl. Wilsona
1937 - 1939

w specjalnej Pracowni należącej do ówczesnej dyrekcji kolei państwowych w Warszawie. Urządzonej wg najlepszych wówczas światowych standardów dla instytucji zajmujących się oceną umiejętności przydatności do zawodu, wg m. in. prusko-amerykańskich metod pochodzącego z Gdańska prof. Hugo Münsterberga. Jako jeden z pierwszych już w 1907 roku badał w USA uzdolnienia do zawodu motorowych tramwajów i telefonistek. W wyniku swoich obserwacji i wniosków stworzył psychotechnikę, która to zapoczątkowała rozwój dzisiejszej psychologii transportu".

To nie była jedynie formalność, bo spośród 80 kandydatów, którzy zgłosili się w 1928 r., na konduktorów i kierowców wybrano tylko 40. To oni mieli obsługiwać powracające do stolicy autobusy, a konkretnie pojazdy francuskiej marki Somua. W kolejnych latach przybywało autobusów i kierowców, a każdy z nich musiał przejść obowiązkowe badania psychotechniczne, nie tylko aby otrzymać posadę, ale również specjalne czerwone prawo jazdy, upoważniające do prowadzenia autobusów. Zwiększone zapotrzebowanie na szoferów wymusiło stworzenie nowych aparatów do badania tylko kierowców i z pozoru stosunkowo kiedyś proste badanie stawało się coraz bardziej trudnym do przejścia przez kandydata.

Sztuczna szosa

W 1930 roku zaczęła powstawać Pracownia przy warszawskich Tramwajach i Autobusach, której zadaniem było badanie motorniczych, kierowców, konduktorów i pracowników zaplecza technicznego. Początkowo był to jeden duży pokój mieszczący aparaturę badawczą. Z czasem, po kilku latach, zajmował już kilka pokoi, a w jednym z nich był bodajże najciekawszy przyrząd do badań przydatności do zawodu kierowcy – sztuczna szosa. Kandydat zasiadał za kierownicą a przed nim na poziomym ekranie wyświetlano film. Kierowca miał za zadanie wymijać wozy, samochody, przechodniów. Dodatkowym utrudnieniem był wyświetlany film po jego obu bokach, imitujący ulicę. Także kandydat musiał nie tylko patrzeć na to co przed nim, ale także co dzieje się po bokach, a działo się wiele, gdyż najczęściej na jezdnie wchodzili piesi. Przejście 15 minutowego testu nie było łatwe. Na ogół z pozytywnym wynikiem wychodziło z pokoju niecałe 50 procent badanych.

To nie był jedyny element szkolenia przyszłych kierowców autobusów warszawskiej komunikacji miejskiej. Jak można się przekonać z „Instrukcji dla pracowników służby ruchu tramwajów i autobusów m.st. Warszawy" procedura trwała dość długo i w każdym momencie mogła się skończyć wyrzuceniem kandydata na bruk, jeśli dopuścił się jakiegoś ciężkiego przewinienia.

Najpierw w „szkole ruchu" uczyli się przez około dwa tygodnie przepisów i zdawali pierwszy egzamin. Dopiero potem mogli zacząć praktykę na wozach, pod kierunkiem bardziej doświadczonych kolegów – dzisiaj powiedzielibyśmy „patronów". Kandydaci na kierowców kierowani byli do poszczególnych zajezdni („stacyj"), gdzie od kierowników otrzymywali imienne upoważnienia do odbycia praktyki. To kierownik stacji



Narodowe Archiwum Cyfrowe

fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/8/3853 (daw. 1-G-3853)
Autobus linii „H" marki Mercedes na ul. Marszałkowskiej podjeżdżający na przystanek.
sierpień 1938



fot. ZTM

Klasyczny szkoleniowy ikarus pomalowany w barwy z pierwszych lat eksploatacji podobnych pojazdów. Obecnie zabytek z kolekcji KMKM.

9 maja 2006

wyznaczał godziny, w których dana osoba miała odbywać praktyki oraz przypisywał konkretnego opiekuna. Kandydat na kierowcę zgłaszał się z dokumentem do wyznaczonego kierowcy o właściwej porze, a ten po skończonej jeździe stwierdzał odbycie praktyki danego dnia swoim podpisem w odpowiedniej rubryce.

Sprawowanie „bez zarzutu"

Podczas odbywania praktyki osoba szkoląca się musiała się bezwzględnie podporządkować poleceniom starszego kolegi, a jeśli postępy w nauce nie były zadowalające, to patron miał obowiązek złożyć raport i doręczyć go osobiście kierownikowi zajezdni. Nieposłuszeństwo lub niewłaściwe zachowanie w czasie szkolenia były tak poważnymi wykroczeniami, że opiekun kandydata miał obowiązek zameldować o tym pierwszemu, napotkanemu zwierzchnikowi, a jak stanowił regulamin „takie niewłaściwe zachowanie się będzie z reguły przyczyną usunięcia ze szkoły". O pijaństwie czy nieuczciwości nie ma nawet co wspominać – przepisy stwierdzały jednoznacznie, że coś takiego dyskwalifikuje kandydata.

Praktyka trwała od 10 do 18 dni i kończyła się kolejnym egzaminem, po którym kandydaci otrzymywali prawo samodzielnego prowadzenia autobusów i byli mianowani „próbnymi kierowcami". Ten etap trwał co najmniej sześć miesięcy. W tym czasie kandydaci musieli się wykazać dobrymi postępami i sprawować „bez zarzutu".



fot. ZTM

Jeden z autobusów szkoleniowych firmy ITS Michalczewski. Autobus nosi barwy z placówki w Radomiu.

8 maja 2007

Po tym czasie próbny kierowca był dopuszczany do trzeciego egzaminu – teoretycznego i praktycznego – po którego zdaniu zostawał mianowany „kierowcą". Do tego czasu kierowca nie należał do „służby stałej Tramwajów i Autobusów m.st. Warszawy i mógł być w każdej chwili zwolniony". Sito było gęste, bo ze służby wylatywało się automatycznie po oblaniu pierwszego lub drugiego egzaminu, a także w przypadku marnych postępów i złego zachowania w trakcie sześciomiesięcznej praktyki. W tym przypadku „próbny kierowca" nie był dopuszczony do trzeciego egzaminu.

Instrukcja zawierała też wskazówki, które miały pomóc kierowcy w utrzymaniu prawidłowej jazdy. I tak, możemy przeczytać, że autobusy powinny jechać w odległości co najmniej dwóch przystanków od siebie, a jadąc stromo z góry (np. ulicami Tamka czy Belwederską) zjeżdżać na małym gazie, hamując jednocześnie hamulcem ręcznym – nie wolno mu było wyłączać silnika.



fot. ZTM

Nowoczesny niskopodłogowiec z floty szkoleniowej MZA

11 września 2017

Były też zalecenia, które dziś podciągnęlibyśmy pod tzw. „ecodriving", czyli jazdę oszczędzającą paliwo. Kierowca powinien pamiętać, że „Po rozgrzaniu wozu należy jeździć na otwartem powietrzu, aby jak najwięcej oszczędzać benzyny". Jeśli silnik nie był jeszcze nagrzany, to należało ruszać przez „zassanie benzyną". Kierowcy musieli też dobrze zmieniać biegi. Instrukcja stanowiła, że mają to robić „spokojnie i bezgłośnie", a jeśli tak nie było, to wpływało to na obniżenie premii.■

Źródła:

„Przegląd Samochodowy i Motocyklowy", Nr 11-12/1926;

„Instrukcja dla pracowników służby ruchu tramwajów i autobusów m.st. Warszawy", Warszawa 1936;

„Zarys historyczny i opis techniczny tramwajów miejskich i autobusów m. st. Warszawy: dla upamiętnienia 25-lecia tramwajów elektrycznych w Warszawie: 1908-1933", Warszawa 1933

ZAKRĘCENI POSZUKIWANI

NOWOCZEŚNI, DOŚWIADCZENI, ZDECYDOWANI

Pomożemy Ci zdobyć **uprawnienia**

Zapłacimy za Twój kurs

Zeskanuj kod **QR**
i dowiedz się więcej



Oferujemy atrakcyjne wynagrodzenie i ciekawą pracę.

Więcej informacji znajdziesz na warszawa.praca.gov.pl/kierowcy

---



Warszawski Transport Publiczny



Urząd Pracy m.st. Warszawy
















zakochaj się
w Warszawie